

AFETO E EMOÇÃO - SENTIMENTOS E SENSORIALIDADE: AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM SEUS TRAJETOS URBANOS POR ALGUMAS CIDADES - A REALIDADE BRASILEIRA

Regina Cohen¹ e Cristiane Rose de S. Duarte²

RESUMO

O presente artigo aborda a utilização e apropriação do espaço segundo o caminhar de pessoas que possuem uma deficiência ou mobilidade reduzida. Trata-se de uma abordagem interdisciplinar da percepção em movimento, considerando posturas corporais diferentes e a dimensão intersensorial da experiência urbana. Esta investigação adotou o “método dos percursos comentados”, de Jean-Paul Thibaud, para quem as características do local são analisadas, na maior parte do tempo, em termos de barreiras físicas à percepção. Se para o autor perceber envolve um conjunto sensorial que é afetado pelo tipo de mobilização perceptiva ao qual o corpo dá lugar, para nós, será este caminhar “diferente” que nos mobilizará para o entendimento da relação entre “Corpo, Cidade e Deficiência” e dos “Percursos e Discursos Possíveis na Experiência Urbana”. A análise da percepção urbana em movimento de Pessoas com Deficiência ou com mobilidade reduzida foi realizada em quatro cidades brasileiras: Rio de Janeiro, Salvador, Juiz de Fora e Brasília. Os dados obtidos permitem-nos apontar para o paradoxo existente entre as cidades percebidas, vividas e imaginadas pelas pessoas pesquisadas e as cidades concebidas pelos planejadores urbanos. A falta de identidade dessas pessoas com os lugares também demonstrou como elas não conseguem se apropriar deles e possuir o sentimento de pertencimento à sua cidade ou de sua experiência urbana.

Palavras-chave: Corpo. Deficiência. Espaço urbano. Percurso. Experiência urbana.

1 Pesquisadora associada no Departamento de Tecnologia da Construção da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (DTC/FAU/UFRJ); pesquisadora e professora visitante na Universidade de Syracuse, Nova Iorque; Pós-doutorado em Arquitetura; Doutorado em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social (EICOS/IP/UFRJ); coordenadora do Núcleo Pró-acesso (PROARQ/FAU/UFRJ).

2 Professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro; Doutorado pela Université de Paris I (Panthéon-Sorbonne), Pós-doutorado na University of California Berkeley; coordenadora do Núcleo Pró-acesso (PROARQ/FAU/UFRJ).

ABSTRACT

The research hereby presented outlines the use and appropriation of spaces according to the movement people with disability or reduced mobility perform. Our aim is to develop an interdisciplinary approach of the perception in movement - once there are different body postures – and to take into consideration the intersensorial dimension of the urban experience. For our investigation we have adopted the “method of annotated routes” by Jean-Paul Thibaud, for whom local characteristics are analysed, mostly, in terms of physical barriers to perception. If the author understands ‘perceiving’ as an embodiment of sensorial elements affected by the type of perceptive mobilization, in this thesis it is this ‘different’ movement that allows the understanding of the relation among “City, Body and Disability” and of “Possible Routes and Speeches in the Urban Experience”. The analysis of the urban perception in movement of People with Mobility Difficulty has been acquired in the context of four Brazilian cities: *Rio de Janeiro, Salvador, Juiz de Fora* and *Brasília*. The data extracted from this analysis make us point out the existing paradox between those people and urban planners’ perceived, experienced and imagined cities. The lack of identity people with disability have towards the analysed places has also demonstrated that they cannot improve their sense of belonging and appropriation of the city and their urban experience.

Keywords: Body. Disability. Urban Space. Route. Urban Experience.

1 INTRODUÇÃO

Apesar de alguns avanços no que tange à questão da acessibilidade física no Brasil, nossos trabalhos têm demonstrado que pessoas com deficiência no país ainda não alcançam o pleno desenvolvimento de relações afetivas positivas com suas cidades.

Ao longo do desenvolvimento de nossas pesquisas, temos visto que as pessoas com deficiência foram por muito tempo consideradas as responsáveis por não conseguirem vivenciar certas ambiências. Hoje, o paradigma é outro quando a deficiência foi transferida para a falta de acessibilidade do espaço urbano, retirando delas a responsabilidade de se adequar ao meio. O espaço urbano assume um papel fundamental de torná-las mais ativas em seus itinerários pelas ruas e espaços da cidade.

Verifica-se que os ambientes urbanos brasileiros ainda são bastante deficientes, apesar de todo um discurso contrário. Percebemos um grande despreparo ambiental para o acolhimento das diferenças físicas, sensoriais e mentais existentes entre as pessoas. Por conta disso, temos visto,

com preocupação, que a falta de convívio com a diversidade humana perpetua o preconceito e a consequente situação de exclusão em que se encontram as pessoas com deficiência em nosso país.

Nesse sentido, desenvolvemos o conceito de “acessibilidade emocional”, que aponta para locais que, além de permitir o acesso físico, também acolhem seus usuários de forma a fazê-los desenvolver afetividade e identificação com a cidade onde habitam (Duarte; Cohen, 2012; 2013).

Da mesma forma, Duarte e Pinheiro (2015) demonstram a importância da multissensorialidade na construção desse sentimento de que se está sendo acolhido por um Lugar. Por sua vez, Thibaud (2004) chama essa relação multissensorial de “ambiência sensível” ou “atmosfera moral” de um lugar.

Essas noções serviram como ponto de partida de nossa abordagem por colocar em evidência todos os sentidos e sensações que são acionados no ato de caminhar pela urbe, buscando inaugurar uma dinâmica ambiental com a relação prático-sensível do corpo com o espaço. Para Thibaud (2004, p. 146-147), “o lugar possui um investimento corporal indissociável de seu poder de orientação e de expressão”, o que também nos faz abandonar as antigas teorias do ambiente sem qualidades por “uma abordagem do espaço encarnado”.

Além do envolvimento do corpo na locomoção de uma Pessoa com Deficiência, algumas das situações de percepção ambiental são trabalhadas, neste artigo, segundo a corrente de estudos desenvolvidos por Thibaud³. O contexto situado de um corpo com mobilidade reduzida foi construído com base nas possíveis relações afetivas do corpo para com os lugares. Adotamos também como referência central para a abordagem espacial as associações do corpo desenvolvidas pela fenomenologia da percepção de Maurice Merleau-Ponty, que leva em consideração o movimento do corpo no espaço e a percepção que as pessoas conseguem ter ao caminhar. A influência dessas duas correntes – Thibaud e Merleau-Ponty – possibilitar-nos-ão visões complementares à deficiência e à acessibilidade. Esta última deixa de se caracterizar por seus aspectos meramente físicos, assumindo uma dimensão mais ampla e fenomênica como a da própria cidade com suas teias de relações.

No entanto, podemos afirmar, com base nos resultados alcançados em nossas pesquisas no Brasil, que ainda há uma grande falta de consciência, por parte de nossos gestores, da importância do movimento do corpo

3 O sociólogo Jean-Paul Thibaud trabalha com as noções de percepção situada e ambiente sensível baseadas na etnometodologia. Esses conceitos são centrados na ação do cidadão, nos sentimentos e no envolvimento do corpo como base para a ação.

na configuração do fenômeno da percepção da cidade. Com isso, as muitas barreiras encontradas ainda não permitem que laços afetivos se estabeleçam e que emoções emergjam, a fim de permitir a apropriação da cidade por todos os seus cidadãos.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E CONCEITUAL

A fim de embasar nossas análises, faz-se necessário esclarecer e delinear alguns conceitos. Assim, traremos a seguir as noções de: acessibilidade, acessibilidade emocional, ambiência, experiência, corpo e movimento.

2.1 Acessibilidade

Não é objetivo deste artigo abordar a acessibilidade em toda a sua complexidade, tendo em vista que o tema já é explorado em muitas publicações escritas por diversos pesquisadores do país e do exterior⁴.

Cabe pontuar, de forma resumida, que as preocupações com o tema da “acessibilidade para todos” ou “desenho universal” são bastante antigas em termos mundiais e, além de algumas iniciativas pontuais, em 2004, o tema já começou a fazer parte das discussões brasileiras sobre o direito à cidade, realçando as questões da mobilidade urbana de todas as pessoas. Compreende-se que esse direito à cidade deve fazer parte de uma Política Nacional de Acessibilização Urbana maior, que possa resgatar o sentido de lugar como centro de ação das pessoas, inclusive as que têm alguma deficiência, criando as condições para meios urbanos e sociais que sejam acessíveis a todos.

Para os objetivos do presente artigo, basta lembrar que a Acessibilidade é definida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) como “a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos” (NBR 9050/2015 – ABNT). É nessa perspectiva de percepção e entendimento que buscamos, neste artigo, associar a acessibilidade com a subjetividade, a exemplo do caráter situado da percepção defendido por Thibaud (2004) e Thomas (2000), que condicionam a deficiência às características dos ambientes e à acessibilidade, envolvendo também a expressão motora de uma afetividade.

⁴ Ver, por exemplo, as publicações sobre pesquisas em curso no Núcleo Pró-acesso da UFRJ, coordenado pelas autoras deste artigo.

2.2 Acessibilidade emocional

O conceito de “acessibilidade emocional” foi desenvolvido por Duarte e Cohen (2012), que acreditam que a verdadeira acessibilidade deve ser compreendida de uma forma muito mais sólida e responsável do que o mero atendimento às normas e leis de acessibilidade⁵. A acessibilidade emocional acontece quando o espaço transmite percepção de acolhimento, estimula o compartilhamento e gera empatia espacial. Assim, a acessibilidade emocional:

tem como pressuposto que, apenas uma boa acessibilidade física ao espaço não é suficiente: é imprescindível gerar empatia e promover condições de experiência do Lugar. Este conceito busca ressaltar que o planejamento da acessibilidade ao espaço construído vai muito além de um conjunto de medidas que favoreceriam apenas às pessoas com deficiência, levando mesmo à exclusão espacial destes grupos como resultado de soluções exclusivas e se volta, principalmente, para a necessidade de adoção de aspectos emocionais e afetivos que resultam num espaço que acolhe todos os usuários em potencial. (DUARTE; COHEN, 2012).

Esse conceito afasta a ideia de que a acessibilidade acontece apenas com a supressão de barreiras físicas e engloba toda a ambiência que envolve o usuário do lugar, tratando-o como um ser total, capaz de ativar sistemas complexos de relação com o espaço.

A acessibilidade emocional relaciona-se ainda com a sensorialidade, a ambiência e com o sentimento de afeto que os ambientes imprimem nas pessoas com deficiência física, sensorial ou intelectual. Considera-se a acessibilidade na complexidade necessária de seu conceito em sua diversidade social, política, cultural, econômica e ambiental. Duarte & Cohen comentam que é muito comum, por exemplo, que os planejadores projetem percursos dentro das normas de acessibilidade sem considerar o desgaste emocional, psicológico ou físico do usuário, tornando tais caminhos “vazios e carentes de estímulos à instersensorialidade [...]” (DUARTE; COHEN; BRASILEIRO; SILVA, 2013, p. 22). Em relação aos trajetos assinalados com pisos táteis, por exemplo:

a sinalização tátil direcional e/ou de alerta para a orientação de cegos nem sempre é suficiente para o desfrutar de uma ambiência de qualidade, uma vez que todos os sentidos se mesclam na cognição do espaço, induzindo a

⁵ O conceito de “acessibilidade emocional” desenvolvido por Duarte e Cohen (2012) recebeu, inicialmente, a denominação de “acessibilidade plena”, termo que foi substituído pela alusão ao componente subjetivo da relação do corpo com o espaço.

uma ação sobre ele. A amplitude de um espaço pode representar liberdade, mas também coerção no ato de caminhar sem atrativos visuais, táteis, auditivos ou cinestésicos. (DUARTE; COHEN; BRASILEIRO; SILVA, 2013, p. 21)

2.3 Ambiência

A noção de ambiência insere-se em uma corrente de trabalhos etnometodológicos e em práticas interdisciplinares de pesquisa (Thibaud, 2004). A introdução da noção de ambiência vem alargar a própria ideia de espaço urbano, o que se inscreve na perspectiva deste artigo de associar o corpo com suas atividades sensório-motoras no seu deslocamento pela cidade.

Uma ambiência, da forma como é descrita por Augoyard (2001), também poderia levar a refletir sobre experiência, percepção e ação situadas em um determinado contexto de locomoção de Pessoas com Deficiência. Um exemplo concreto do pedestre no ambiente público e da acessibilidade como passamos a entendê-la é fornecido por Thomas (2004), que analisa a percepção em situações problemáticas de mobilidade relacionadas com as dificuldades de movimento de certas pessoas.

Esses trabalhos introduzem uma dimensão ainda pouco abordada pelos estudiosos do urbano, que é a das sensações que o pedestre tem ao caminhar e lidar com a ambiência sensível. Quando nos locomovemos e nos relacionamos com as outras pessoas nessas ambiências, podemos nos esbarrar ou estabelecer estratégias de afastamento para evitar o encontro. Ao mesmo tempo, estaremos vivendo emoções no ato ordinário de nosso corpo caminhando e se situando no espaço.

Assim, ao nos apoiarmos nessa linha etnometodológica, estaremos retornando ao concreto da experiência ambiental e ao lugar do corpo em sua apreensão dos espaços das cidades. A realidade de algumas ambiências pode revelar situações problemáticas de percepção para quem possui uma deficiência ou mobilidade reduzida quando existirem barreiras de acessibilidade – muitas delas foram descritas em diversos trabalhos⁶.

Assim, a deficiência foi investigada como uma situação ou contexto das ambiências urbanas, ao que Thomas (2000) chama de “situation urbaine handicapante”, que desloca as limitações ou incapacidades das pessoas para o seu universo urbano de ação.

A ambiência é melhor explicável quando ela possibilita variações e modulações, rupturas e surpresas, ela é expressão do lugar no qual se instala – ela

6 Ver publicações do Núcleo Pró-acesso da UFRJ.

convoca fenômenos que a tornam mais ou menos atrativos ou repulsivos – ela envolve tonalidades afetivas e qualidades rítmicas que articulam nossa relação com o meio ambiente e com o outro (THIBAUD, 2004, P. 157)

2.4 Lugar e experiência

A experiência ambiental, segundo Yi-Fu Tuan (1983), muitas vezes envolve sentimentos topofílicos nas pessoas. “Topofilia” foi um conceito desenvolvido nos anos 1970, por Tuan, que significa o amor por um ambiente, envolvendo comportamentos, valores e atitudes.

A perspectiva da geografia humanística de Tuan pode ter influenciado outros teóricos que aprofundaram a investigação sobre a experiência urbana e sobre os espaços que se transformam em lugares de ação vividos com sentimentos diversos.

As ideias de “Lar”, ou de um espaço que se transforma em lugar, assumem importância e podem ser encontradas em diversos trabalhos. Para o arquiteto Aldo Rossi, “o ‘*locus*’ acaba pondo em relevo, no interior do espaço indiferenciado, condições, qualidades que nos são necessárias para a compreensão de um fato urbano determinado” (ROSSI, 2001, P. 148).

Igualmente importantes são as contribuições da fenomenologia e de autores como Marc Augé (1994). O autor trabalha com a noção de lugar dotado de um sentido de movimento e como animação de espaço e considera que é preciso que o corpo esteja situado e que esse sentido de cinesesia seja posto em ação, que o lugar se anime e que os percursos possam acontecer. Sua noção de “lugar antropológico” como “possibilidade dos percursos que nele se efetuam, dos discursos que nele se pronunciam e da linguagem que o caracteriza” (Augé, 1994, p. 77) tem uma estreita relação com a maneira como as Pessoas com Deficiência conseguem estruturar seu ambiente de ação.

Pode-se também acrescentar ao debate outros autores da corrente fenomenológica de análise dos lugares como Christian Norberg-Schulz (1981) e Maurice Merleau-Ponty (1996), para quem os ambientes adquirem este poder de imanência e de abrigo quando conseguem proporcionar uma experiência urbana rica de sentido ao satisfazer as necessidades motoras de todas as pessoas.

A perspectiva do *Genius Loci*, conceito cunhado desde a Roma antiga e revisitado por Norberg-Schulz, pode ser aplicada ao nosso estudo da relação da Pessoa com Deficiência com seu lugar na cidade, conferindo ao ambiente um sentido de seu pertencimento e de sua identificação e proporcionando esta dimensão existencial e ambiental.

2.5 Corpo e movimento

Para abordar a questão do corpo e de seu movimento no espaço, é necessário debruçar-se pelo viés fenomenológico.

O corpo na fenomenologia de Merleau-Ponty só pode ser pensado em sua relação com os ambientes que o situam. Por meio de sua motricidade, que é o momento que antecede o movimento e a mobilidade, o corpo se introduz e se situa. A própria noção de ambiência se inscreve nesta perspectiva de “embodiment”⁷, como colocado por Thibaud (2004). Assim, quando o corpo se situa no espaço, ele estabelece um modelo de identificação com o lugar, proporcionando a identidade da própria pessoa. Como diz Merleau-Ponty:

Mesmo se, a seguir, o pensamento e a percepção do espaço se liberam da motricidade e do ser no espaço, para que possamos representar-nos o espaço, é preciso primeiramente que tenhamos sido introduzidos nele por nosso corpo, e que ele nos tenha dado o primeiro modelo das transposições, das equivalências, das identificações que fazem do espaço um sistema objetivo e permitem à nossa experiência ser uma experiência de objetos, abrir-se a um ‘em si. (MERLEAU-PONTY, 1996, P. 197)

O corpo envolve essa esfera primária que é sua motricidade, que dá para a pessoa o sentido de todas as suas competências com relação ao ambiente. Os lugares no espaço, segundo Merleau-Ponty (1996, p. 199), “inscrevem em torno de nós o alcance variável de nossos objetivos e de nossos gestos”. O alcance desses objetivos representa a possibilidade de nosso movimento, de nossa acessibilidade ou de se conquistar pontos no espaço e, como consequência, a identificação que com eles podemos ter.

Em termos práticos, um aspecto da percepção situada é a capacidade de identificação da pessoa com o lugar que lhe permite interpretar o ambiente, se orientar, caminhar e “respeitar as regras de civilidade comumente admitidas em público” (THOMAS, 2000). Esse contexto possibilita que as pessoas se desloquem e se relacionem com as outras, que vejam, sejam vistas e assumam um papel ativo na sua mobilidade, na sociedade e na sua relação com a própria cidade.

Ressalta-se esse poder mobilizador de um ambiente sensível que além dos sons, cheiros e tatos, envolve também a própria noção de movimento. Em outras palavras, precisamos da percepção do nosso próprio corpo (propriocepção) para poder nos mover (cinestesia). A noção de posições que se ocupam no espaço e de pontos de observação também pode

7 A tradução literal do termo em inglês “embodiment” é encarnação ou corporificação, o que neste artigo significa uma total relação do ambiente com o corpo que nele atua.

se traduzir pelas ideias desenvolvidas por Merleau-Ponty na sua *Fenomenologia da Percepção*:

Nossa percepção chega a objetos, e o objeto, uma vez constituído, aparece como a razão de todas as experiências que dele tivemos ou que deles poderíamos ter. Por exemplo, vejo a casa vizinha sob certo ângulo, ela seria vista de outra maneira do interior, de outra maneira ainda de um avião, a casa ela mesma não é nenhuma dessas aparições[...]. (MERLEAU-PONTY, 1996, P. 103)

De acordo com a Fenomenologia da Percepção de Merleau-Ponty (1996, p. 337), as características do meio podem fornecer o sentido de pertencimento do corpo ao espaço e de seu movimento. O corpo poderá atuar quando sua percepção motora e suas intenções lhe oferecerem um espetáculo urbano variado condicionado pelas respostas que ele procura encontrar nos lugares.

Assim, o poder atribuído ao corpo depende de sua espacialidade, que se materializa e situa no espaço pelo seu movimento. A mobilidade urbana, conforme os trabalhos da etnometodologia, da fenomenologia e da sociologia da ação, envolve um sentido de orientação, de direção, de localização e de continuidade no deslocamento do corpo situado. Para que nos orientemos nos ambientes, por um lado, além de termos sido introduzidos com nosso corpo, precisamos estabelecer e identificar pontos de referência para sabermos onde nos encontramos. Por outro lado, ao nos deslocarmos, esse movimento de um ponto a outro também requer nossa orientação em direção ao lugar onde queremos chegar, e precisamos para isso conhecer e conseguir identificar os elementos de nosso percurso para obtermos êxito.

A diversidade de fenômenos fornece um conjunto de sensações e de percepções que faz com que o ambiente seja dotado de um poder de mobilização capaz de gerar medos e inseguranças, mas também emoções e afetos pelo lugar.

3 METODOLOGIA PARA OBSERVAÇÃO DOS PERCURSOS NAS CIDADES

A reunião dos trabalhos sobre “métodos de pesquisa dos espaços urbanos” feita por Grosjean e Thibaud (2001) mostra uma evolução na maneira como a cidade tem sido analisada metodologicamente. As abordagens vão desde a Ecologia Urbana, Antropologia do Imaginário, Psicologia Ambiental, Avaliação Pós-Ocupação até trabalhos em Sociologia sobre Modos de Vida e Semiologia do Espaço.

Os estudos sobre a cidade aconteceram de acordo com dois movimentos. Em um primeiro momento, o espaço urbano era tratado separadamente

segundo uma perspectiva arquitetônica ou uma perspectiva sociológica. Raramente havia articulação dessas dimensões, e o meio físico era visto como reflexo da estrutura social ou como determinante do comportamento.

Em um segundo momento, a partir dos anos 1980, ainda conforme Grosjean e Thibaud, começaram a surgir novos paradigmas de questionamento da cidade moderna e uma nova perspectiva de análise passou a valorizar três níveis:

1. A importância do contexto – a necessidade de avaliar o caráter situado dos fenômenos observados. Essa avaliação só podia ser feita, pelo pesquisador, no local.
2. A valorização do cidadão dotado de competências para atuar sobre o meio – o cidadão como um agente produtor do espaço público.
3. As abordagens da fenomenologia – o espaço dotado de características próprias que afetam o deslocamento, para melhor ou para pior, daqueles que nele se locomovem, nele sonham, nele falam.

Com essas novas concepções de estudo da cidade, tornou-se ainda mais evidente a necessidade de entendimento dos lugares como ambientes para o comportamento das PcDs. Estes lugares estão intimamente ligados aos seus ambientes subjetivos e especialmente caracterizados como espaços psicológicos e sensíveis que abrangem aspectos sensoriais visuais, auditivos, olfativos e térmicos, aspectos cinestésicos que são os de movimento e as sensações que estão presentes nos deslocamentos.

Na pesquisa que está na base deste artigo, a postura de dar credibilidade aos agentes que utilizam os ambientes urbanos se inspira na “etnometodologia” e foi escolhida como instrumento de investigação por ressaltar o valor da experiência e da ação.

Assim, para uma investigação do deslocar de pessoas com deficiência nas ambiências das cidades, seguiu-se a perspectiva de acompanhamento de certos itinerários urbanos, e a questão da relação entre corpo e ambiente ganhou evidência ainda maior. Apoiamo-nos em conceitos de diversas disciplinas, em especial da psicologia ambiental, da percepção em movimento, da fenomenologia, da antropologia, da sociologia e do urbanismo. A interdisciplinaridade ajudou a definir um caminho de investigação: o “método dos percursos comentados”, de Jean-Paul Thibaud.

O método não utilizou apenas o discurso do movimento das Pessoas com Deficiência pesquisadas, mas procurou “perceber em contexto”, configurando a percepção de uma pessoa que caminha, seus sentimentos e

afetividades e levando também em consideração o “inevitável colocar em movimento da percepção”.

4 AVALIAÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS E DA PERCEPÇÃO ENCONTRADAS EM QUATRO CIDADES BRASILEIRAS

A pesquisa que está na base deste artigo avaliou o percurso de pessoas com deficiência em quatro cidades brasileiras (Juiz de Fora, Brasília, Salvador e Rio de Janeiro), levando em consideração o contexto das ambiências sensíveis ao longo do trajeto. Foi possível compreender alguns aspectos que diferenciam, por um lado, a acessibilidade física dos percursos e, por outro lado, a existência ou não de uma “acessibilidade emocional” (Duarte; Cohen, 2012). Não é objetivo deste artigo detalhar as experiências levantadas em campo⁸, mas tão somente apresentar o contexto em que a pesquisa foi efetuada.

Em todos os percursos realizados na pesquisa foram encontrados muitos obstáculos, mas, apesar deles, em alguns casos, verificou-se um grande estímulo por parte dos participantes em trechos urbanos que ofereciam ambiências mais participativas. Verificamos que nos locais onde havia mais estímulos sensoriais e mais diversidades visuais (ambiências carregadas de animação, pessoas, luzes e sons) havia também uma grande vontade de participação dos informantes na vida da cidade. Nesses casos, os participantes declaravam estar satisfeitos com a experiência e muitas vezes declaravam seu amor pela cidade que, paradoxalmente, os renegava espacialmente.

Juiz de Fora recebeu o apoio do Governo Federal e de sua Prefeitura para torná-la uma cidade acessível para todos. Contudo, apesar do empenho por amplas mudanças, não houve muitos resultados práticos para além de alguns rebaixamentos ou rampas de travessia realizados em algumas partes da área central da cidade.

Os informantes que participaram da pesquisa em Juiz de Fora ressaltaram a atmosfera de tranquilidade e acolhimento da cidade e declararam que se trata de um bom lugar para se morar. Amada e admirada, para algumas Pessoas com Deficiência que fizeram parte da pesquisa, Juiz de Fora nem sempre é uma cidade que permite o caminhar, mas mesmo assim é considerada acolhedora.

A pesquisa também foi aplicada em Brasília. Nesse caso, encontramos uma cidade projetada seguindo os preceitos modernistas que privilegiam

⁸ A experiência em campo será objeto de outro artigo focado nos detalhes do levantamento.

o carro em detrimento de calçadas. A pessoa em cadeira de rodas, que fez o percurso na Esplanada dos Ministérios, vê Brasília como uma cidade particular, extremamente horizontal e gigantesca, onde não existe o convívio de pessoas caminhando nas ruas. Segundo ela, os percursos são medidos pelo cansaço. Parecia-lhe impossível percorrer grandes extensões em cadeira de rodas. A pessoa entrevistada não conseguiu descrever sua experiência nem o que considerava atraente na cidade.

As superquadras de Brasília foram projetadas com desníveis efetuados por meio de terraplenos que se conjugam com as edificações de forma a permitir a utilização pública dos espaços livres. No entanto, alguns acessos foram apropriados pelos moradores dos prédios, retirando o acesso público ou, em alguns casos, dando possibilidades de acesso por meio de taludes inacessíveis. A área de comércio das superquadras também apresentam desníveis, com calçadas que terminam em escadarias. Algumas quadras possuem rampas, mas estas são pouco visíveis e não permitem uma visão de continuidade, exigindo que a pessoa que se locomove em cadeira de rodas tenha que montar estratégias de percurso e improvisações, o que acabou por dificultar a mobilidade e as relações de afeto das pessoas que participaram da pesquisa no Distrito Federal.

As críticas feitas pelas pessoas com deficiência mostraram que hoje Brasília é uma cidade “sem esquinas” e que sua utopia carece de interseções viárias, levando tanto pedestres quanto motoristas a precisarem reaprender os códigos da locomoção urbana.

A terceira cidade onde aplicamos a avaliação de percursos foi Salvador, capital do Estado da Bahia. Salvador tem buscado um melhor planejamento da acessibilidade. Desde 1999, as entidades têm se articulado e se mobilizado. A Prefeitura passou a ser cobrada, mas nunca houve uma política municipal mais ampla, apenas a atuação de algumas secretarias isoladamente.

Entretanto, não existe ainda uma compreensão real de como a cidade realmente deve estar preparada e concebida para acolher o deficiente. O movimento está brigando, pressionando, denunciando, mas com pouco retorno nas ações. Salvador continua não sendo uma cidade possível para o movimento desse corpo.

No Rio de Janeiro, quarta cidade brasileira em que fizemos a investigação, foram realizados muitos experimentos contando com diversos tipos de deficiência e diversos percursos.

No percurso da Rua Visconde de Pirajá, no Bairro de Ipanema, os informantes se manifestaram elogiando a ambiência dos locais percorridos. Eles fizeram comentários sobre o movimento da rua, o comércio, os carrinhos de bebê, idosos e sobre as pessoas que ali circulavam mesmo com o

dia nublado que fazia. Foram registrados diversos obstáculos à acessibilidade, mas prevaleceu o aspecto positivo no relato dos informantes. As diversas opções de entretenimento, a possibilidade de visualizar os caminhos para fazer decisões de trajetos, a presença de árvores e de barracas de feira, pessoas tocando música em uma esquina, o vento com cheiro da maresia que é sentido ao cruzar as ruas transversais foram algumas das características anotadas no percurso. Um dos participantes desse percurso comentou sobre a atenção dada a esse eixo principal do bairro pelo Poder Público por ocasião do Projeto Rio Cidade e acrescentou que as medidas também deveriam se estender às transversais e paralelas de um bairro tão importante como Ipanema.

Quando fizemos a entrevista na Praça Nossa Senhora da Paz, fazia um final de tarde bastante agradável depois de uma semana de muita chuva. A percepção foi a de um local diferente, bucólico e interessante, mas difícil de definir. A pessoa entrevistada sentiu-se como se estivesse em uma cidade do interior: ressaltou o “cheiro de terra molhada” e disse sentir muita tranquilidade nas pessoas passeando. Ipanema foi sentida como um local tranquilo. Cabe ressaltar que o trajeto percorrido na Rua Visconde de Pirajá não era muito maior do que o percurso feito em Brasília e, no entanto, a percepção de cansaço e desencorajamento e a inventariação das barreiras e obstáculos foram maiores na capital do Brasil.

No percurso da Praça Saens Peña, ainda na cidade do Rio de Janeiro, também foram encontradas muitas dificuldades, mas, apesar disso, a pessoa que fez esse percurso em cadeira de rodas se disse apaixonado por “sua” Cidade do Rio de Janeiro, porque é nela que ele encontra tudo de que gosta e isso o fez querer ir até o final do trajeto.

O percurso feito no quarteirão do Bairro da Lapa por um amputado bastante engajado nas reivindicações do movimento social também foi difícil. Entretanto, essa pessoa disse acreditar em mudanças e melhorias urbanas em todos os aspectos para que as Pessoas com Deficiência possam afirmar sua cidadania plena. A percepção de que a dificuldade encontrada para caminhar era algo “provisório” o fez entender as barreiras de outra forma.

Já a pessoa cega que fez o percurso no Bairro da Lapa usou como referência o barulho de um gerador para saber que já tinha dado a volta no quarteirão e obter a informação de que estava precisando. Para essa pessoa, a realidade urbana não tem solução de curto prazo para melhorar o andar de Pessoas com Deficiência pelas calçadas, e ela deposita suas esperanças nos futuros profissionais.

De forma geral, pode-se dizer que as Pessoas com Deficiência que fizeram os percursos comentados em várias cidades encontraram muitas

barreiras físicas e possuíram sentimentos negativos que fazem com que a cidade onde vivem seja percebida como um local fragmentado, por não permitir que elas tenham fácil acesso aos seus itinerários urbanos. Para essas pessoas, o discurso está muito distante da prática.

Estudamos e investigamos a relação das Pessoas com Deficiência com as cidades que habitam, a maneira como se locomovem e a realidade de algumas cidades brasileiras. Não pretendemos demonstrar o quadro de todo esse imenso país que é o Brasil. Talvez existam cidades onde as condições do caminhar, perceber e experienciar encontrem solos mais férteis, o que deixamos apontado para os desdobramentos futuros de nossa pesquisa.

Contudo, o que cada um desses percursos provocou nas pessoas que participaram da pesquisa é que há qualidades sensíveis do ambiente que despertaram afetos de seus usuários que, assim, se sentem mais estimulados a relacionar-se com o lugar. Vimos que as características do ambiente afetam o deslocamento: os cheiros, os sons, a música, o vento... tudo isso compõe o ambiente e faz parte da acessibilidade também porque induz o deslocamento, participa do caminhar. Portanto, a ambiência sensível contribui para que o lugar “acolha” seus usuários; contribui, enfim, para a “acessibilidade emocional” (DUARTE; Cohen, 2012).

Apesar de os percursos terem sido difíceis e muitos terem sido descritos com sentimentos negativos, as pessoas acabaram por expressar suas sensações mais íntimas e sua vontade de fazer parte da cidade. Criaram estratégias, superaram limitações e riram das suas próprias ousadias. O cego de Salvador que andou grandes distâncias e não se perdeu hoje reconhece o quanto foi ousado. O prazer de fazer compras sozinho, enfrentando desafios e barreiras, conseguiu mantê-lo ativo e feliz. Se as portas se fecham, eles mesmo assim passam. Indiferentes às barreiras, eles querem viver as boas sensações do seu movimento e uma verdadeira e nova experiência urbana de confiança, segurança e do direito de ir e vir.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa que está na base deste artigo demonstrou que, em geral, apesar dos obstáculos constantes na cidade, as pessoas com deficiência desejam participar da vida urbana. A relação do corpo deficiente em movimento com o ambiente assume uma dimensão de expectativa em relação ao acolhimento que a cidade pode proporcionar. Buscando associar essa relação com o conceito de “Acessibilidade Emocional”, compreende-se que há, de fato, a criação de uma empatia espacial relacionada à intersensorialidade e, para além disso, à afetividade do Lugar.

Em outras palavras, podemos dizer que as ambiências se materializam

segundo suas características físicas concretas, mas também segundo as sensações que são capazes de evocar nos indivíduos que se deslocam pela cidade. Quando a mobilidade se concretiza de forma positiva, os ambientes são penetrados, utilizados e apropriados, conferindo a expressão de um lugar ou sua ambiência do movimento.

Com essa visão, conseguimos articular esse espaço objetivo e concreto com o mundo subjetivo vivido pela Pessoa com Deficiência, que possui dificuldades motoras e esquemas corporais próprios. Entendemos que para essa pessoa, a relação da sua mobilidade reduzida e a maneira como percebe a cidade devem estar relacionadas às suas atividades e no seu ambiente, o que também constitui sua “percepção situada” (Thibaud, 2004, p. 153).

Considerando-se os trabalhos sobre o corpo e a percepção do movimento, os organismos não evoluíram num mundo estático de estímulos simples e isolados que não permitia demonstrar a riqueza informacional do meio ambiente. A interconexão entre os esquemas corporais (motricidade) e seus movimentos de um ponto a outro no espaço (mobilidade) fornece ângulos de visão específicos de acordo com o contexto em que a pessoa se localiza. Uma pessoa que se locomove em cadeira de rodas, por exemplo, situa-se em um ponto de observação que lhe proporciona um conjunto de informações completamente diferente de outra que está caminhando em pé. Sua experiência ao caminhar pode mostrar situações que não influenciam na percepção de pessoas que não enxergam ou não ouvem.

Assim, além da mobilidade reduzida gerada pela deficiência física, têm-se também as situações das deficiências sensoriais (visão e audição) que demandam outros sentidos para a percepção e orientação dos espaços.

Nesse sentido, as competências motoras e socioperceptivas entram em sintonia com as propriedades sensíveis que um ambiente é capaz de gerar. Somado a tudo isso, pode-se também acrescentar a questão da acessibilidade que pode ser também, como colocado por Thomas (2000), a “expressão motora de uma afetividade”. O ambiente sensível assume, assim, esse papel fundamental no fornecimento das habilidades, dando um sentido à dinâmica da percepção situada das pessoas e despertando sentimentos na sua relação com a cidade.

Dentro da noção de ambiência, está a ideia de espaços que as Pessoas com Deficiência conseguem transformar em lugar de sua mobilidade urbana, fazendo com que adquiram talvez essa capacidade de habitar ou caminhar. Fica claro para nós como o ambiente assume o papel de uma contextualização dos fenômenos de mobilidade que ocorrem pelo corpo, transformando-se em lugares.

Os percursos ordinários de um cidadão comum ou da Pessoa com

Deficiência fizeram-nos pensar nesses espaços que se transformam em lugares associados com a expressão de uma corporalidade que se move e se orienta no espaço. Para isso, foram colocados no processo diferentes competências motoras, emocionais e sociais que desenvolvem uma ação dentro daquele contexto e também mobilizam a percepção situada desta pessoa, transformando nossas abordagens projetuais e os espaços que projetamos em lugares.

Além das peculiaridades do seu caminhar, também existe o fator tempo em uma marcha mais lenta desse corpo em movimento que, como em Merleau-Ponty (1996), habita o espaço e o tempo.

Tempo, espaço, corpo, postura e movimento se somaram nas muitas combinações para constituir a experiência do lugar e compuseram a percepção espacial das pessoas durante seus percursos, ao que Merleau-Ponty chama de “experiência do corpo próprio”. Essas categorias podem ser analisadas sob o ponto de vista de uma especificidade no caminhar que demanda certas competências motoras por parte da pessoa com mobilidade reduzida. O “logo ali” no espaço pode não ser tão próximo e demandar um tempo maior para deslocamento.

Assim, a pesquisa fez-nos compreender que o movimento do corpo parece ter, na emoção, um estímulo a mais. Ele acontece na dinâmica prático-sensível dos ambientes. Isso também tem a ver com como ele é afetado nessa relação e que afetos o ambiente é capaz de lhe proporcionar. Esses resultados impulsionam-nos menos a falar do cansaço e do esforço para percorrer a cidade por nossos informantes e mais a buscar compreender as condições que esse ambiente devolve a essas pessoas em termos de percepção de acolhimento. Pode-se também dizer que os sentimentos vividos por elas foram tão diversos quanto os possíveis percursos pela cidade.

Os autores que embasaram este artigo relacionam as noções do corpo humano com o espaço, quando certas posturas corporais são extrapoladas para o meio circundante, como algo que deve permitir o movimento. Entretanto, a menção de Yi-Fu Tuan (1983, p. 40) sobre a facilidade de o corpo humano se manter em uma posição ereta para agir sobre espaços que se abrem de acordo com as estruturas do corpo foram analisadas em situações e contextos diferentes, quando uma pessoa com dificuldades na sua mobilidade, busca condições de percepção específicas, situadas em um ambiente sensível e em relação com ele.

REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – NBR 9050 (ABNT). *Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida às Edificações, Espaços e Equipamentos Urbanos*. Rio de Janeiro: 2015.
- AUGÉ, Marc. *Não-Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Trad. Maria Lucia Pereira. Campinas, SP: Papirus, 1994. (Coleção Travessia do Século).
- AUGOYARD, Jean-François. *Mise en pièces du citadin*. In Jean-Paul Thibaud (Org.). *Regards en Action : Ethnométhodologie des Espaces Publics*. Grenoble: La croisée, 2001.
- COHEN, Regina. *Acessibilidade, Identidade e Vida Cotidiana Urbana de Pessoas com Dificuldade de Locomoção: o caso do Projeto Rio-Cidade*. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – PROURB/FAU/UFRJ, 1999.
- _____. *Estratégias para a Promoção dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência*. In: GUIMARÃES, Samuel Pinheiro; PINHEIRO, Paulo Sérgio (Orgs.). *Direitos Humanos no Século XXI*. Brasília: IPRI/Fundação Alexandre Gusmão, 1998.
- _____. *A Palavra de Regina Cohen*. In: *Manual Direitos Humanos no Cotidiano*. Brasília: Ministério da Justiça, Secretaria Nacional de Direitos Humanos, Universidade de São Paulo (USP) e UNESCO, 1998. (Depoimento sobre o Artigo XIII – direito à locomoção – da “Declaração Universal dos Direitos Humanos”).
- _____. *Afeto e Lugar: a construção de uma experiência afetiva por Pessoas com Dificuldade de Locomoção*. In: *Anais do Seminário de Acessibilidade no Cotidiano*. Rio de Janeiro: Núcleo Pró-Acesso/UFRJ, 2004.
- DUARTE, Cristiane Rose S.; COHEN, Regina. *Estratégias para a Inclusão de Pessoas Portadoras de Deficiência nos Espaços de Ensino e Pesquisa*. Relatório de Pesquisa Cientistas do Nosso Estado, FAPERJ, 2004.
- _____. *Arquitetura e Desenho Urbano Inclusivos: Estratégias para a Inclusão de Pessoas com Deficiências nos Espaços Públicos*. Relatório de Pesquisa CNPq, 2005.
- DUARTE, Cristiane Rose; COHEN, Regina. *Acessibilidade e Desenho Universal: Fundamentação e revisão bibliográfica para Pesquisas*. Relatório técnico do núcleo Prócesso, 2012.
- DUARTE, Cristiane R.; COHEN, Regina; BRASILEIRO, Alice; LIRA, Elza. “Acessibilidade plena” a museus: perspectivas de uma acessibilidade cultural, sensorial e emocional. In: IV Encontro Nacional de Ergonomia do Ambiente Construído – ENEAC, 2013, Florianópolis. *Anais...* Florianópolis: ENEAC, 2013.
- GROSJEAN, Michèle ; THIBAUD, Jean-Paul (Orgs.). *L'Espace Urbain em Methodes*. Marseille: Éditions Parenthèses, 2001. (Collection Eupalinos – série Architecture et Urbanisme.)
- MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da Percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Instituto Polis. Mobilidade Urbana. 2005.

THIBAUD, J-P. La méthode des parcours commentés. In : GROSJEAN, Michèle; THIBAUD, Jean-Paul (Orgs.). *L'Espace Urbain em Méthodes*. Marseille: Éditions Parenthèses, 2001. (Collection Eupalinos – série Architecture et Urbanisme.)

_____. Mouvements et Perception des Ambiances Souterraines. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Paris, juin. 1996.

THIBAUD, Jean-Paul [Org.]. Regards en Action: ethnométhodologie des espaces publics. Marseille: Éditions Parenthèses, 2001 [Collection Eupalinos – série Architecture et Urbanisme].

THIBAUD, Jean-Paul. Une approche pragmatique des ambiances urbaines. In : THIBAUD, Jean-Paul; AMPHOUX, Pascal; CHELKOFF, Grégoire (Orgs.). *Ambiances en Débats*. Grenoble: À la croisée, 2004.

THIBAUD, Jean-Paul; AMPHOUX, Pascal; CHELKOFF, Grégoire (Orgs.). *Ambiances en Débats*. Grenoble: À la croisée, 2004.

THIBAUD, J-P. ; Chelkoff, G. L'espace Public, Modes Sensibles. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Paris, 1993.

THIBAUD, Jean-Paul. Visions Pratiques em Milieu Urbain. In: THIBAUD, Jean-Paul (Orgs.). *Regards en Action: ethnométhodologie des espaces publics*. Marseille: Éditions Parenthèses, 2001. (Collection Eupalinos – série Architecture et Urbanisme).

THIBAUD, J-P. ; Chelkoff, G. *Ambiances sous la ville*. Grenoble, Cresson, Plan Urbain, Grenoble: À la croisée, 2004.

THOMAS, Rachel. Un Piéton dans L'espace Public. In : THIBAUD, Jean-Paul; AMPHOUX, Pascal; CHELKOFF, Grégoire (Orgs.). *Ambiances en Débats*. Grenoble: À la croisée, 2004.

_____. *Ambiances publiques, mobilité, sociabilité. Approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes*. Thèse (Doctorat en sciences pour l'ingénieur) – Filière doctorale Ambiances Architecturales et Urbaines, Université de Nantes, Ecole Polytechnique, Laboratoire CRESSON, 2000.

TUAN, Yi-Fu. *Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência*. Trad. Lívia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1983.

_____. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. Trad. Lívia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1980.